

Dialog om framtidens kollektivtrafik

Vad säger invånarna?

December 2014



Göteborgs
Stad



Mölndals stad



PARTILLE KOMMUN



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN

Underlagsrapport - dialog om framtidens kollektivtrafik

Arbetet med att ta fram en målbild för framtidens kollektivtrafik i Göteborg, Mölndal och Partille omfattar flera olika delområden. Detta är en underlagsrapport som beskriver dialogen med invånarna som gjordes under hösten 2014.

Projektet är ett samarbete mellan Göteborgs Stad, Mölndals stad, Partille kommun och Västra Götalandsregionen.

Innehåll

1	Öppet samtal om framtidens kollektivtrafik i Älvrummet.....	4
1.1	Bakgrund.....	4
1.2	En dialog i två steg.....	4
1.3	Mediebearbetning och genomslag.....	6
1.4	Älvrumsdialogen.....	6
1.5	Återkoppling av dialogen.....	6
2	Tio olika förslag – många likheter – några olikheter	7
2.1	Stadsbana XL – av Hans-Olof Hansson	7
2.2	Planskild Storkring – av Mikael Bigert.....	8
2.3	Spårvägsstaden Göteborg – av Einar Hansson och Einar Bydén.....	8
2.4	Cabibus – av Kenneth Palmestål	9
2.5	Airway Högbana – av Ingmar Andréasson, Olle Sölscher, Arne Roslund, Jörgen Larsson, Bengt Gustafsson och Peter Borchardt	10
2.6	Stomnätsplan för kollektivtrafiken i Storgöteborg – av Olof Franzén.....	10
2.7	Älv, tunnlar och resecentra – av Jan Lenander	11
2.8	Vision #1138 – av Fredrik Stål.....	11
2.9	Förbättring av spårvägstrafiken i Göteborg – av Claes Wahlborg.....	12
2.10	Förslag till spårvägsnät – Kurt Lundberg	12
2.11	Övriga synpunkter.....	13

1 Öppet samtal om framtidens kollektivtrafik i Älvrummet



Den 14 oktober kom omkring 130 personer till Älvrummet för att under två timmar ta del av några av de visioner som finns för hur kollektivtrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille ska utvecklas fram till år 2035.

De som kom var personer ur allmänheten, politiker, tjänstemän och andra professionella. De fem som presenterade sina förslag hade valts ut av projektgruppen som arbetar med att ta fram en målbild för framtidens kollektivtrafik i området.

1.1 Bakgrund

Tillsammans med Göteborgs stad, Mölndals stad och Partille kommun tar Västra Götalandsregionen fram en målbild för kollektivtrafiken i området, med sikte på år 2035. Målbilden ska ge svar på hur resandet förväntas utvecklas och presentera strategier för hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas när invånarna blir fler, och fler resenärer pendlar till och från stadsområdet. Målbilden kommer att utgöra ett viktigt underlag i Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram, för infrastrukturplanering och i kommunernas samhälls- och bebyggelseplanering.

En del i arbetet är att föra dialog med allmänheten - att lyssna av vilka visioner som finns, och erbjuda de som är nyfikna att lyssna, ställa frågor och komma med egna funderingar.

Tanken med Älvrumsdialogen var att få idéer till målbilden, och att stämma av vilka tankar som finns hos allmänheten.

Resultatet tar projektgruppen med sig i målbildsarbetet, där det också beskrivs på vilket sätt dialogen har bidragit till arbetet.

1.2 En dialog i två steg

Älvrumsdialogen genomfördes i två steg.

Under sommaren 2014 bjöds allmänheten in att lämna egna förslag som eventuellt också skulle presenteras i Älvrummet. Eftersom kraven på de inlämnade förslagen var högt ställda (helhetstänk, en viss omfattning, med mera) så lades ett särskilt fokus på att nå ut till de delar av allmänheten där det finns ett specialintresse, eller hos organisationer med intresse för stadsutveckling och kollektivtrafik. I detta arbete bearbetades media och enskilda journalister, vi kontaktade redaktörer för nyhetsbrev, universitet, en mängd föreningar och organisationer, skrev på internetforum, och dessutom användes vi ett antal egna kanaler på webben, som kommunwebbar och Facebook.

Denna insats gav tio fullständiga förslag som nådde upp till de krav på helhetstänk som ställdes, och utöver detta kom ett antal synpunkter av annan karaktär som projektet tog hand om.

Nästa steg i dialogen bestod i att bjuda in allmänheten att lyssna till de fem bidrag som valts ut att presenteras i Älvrummet, valda utifrån att spegla både de breda perspektiven och lösningar med fokus på ett enskilt system i helheten.





Öppet samtal om framtidens kollektivtrafik

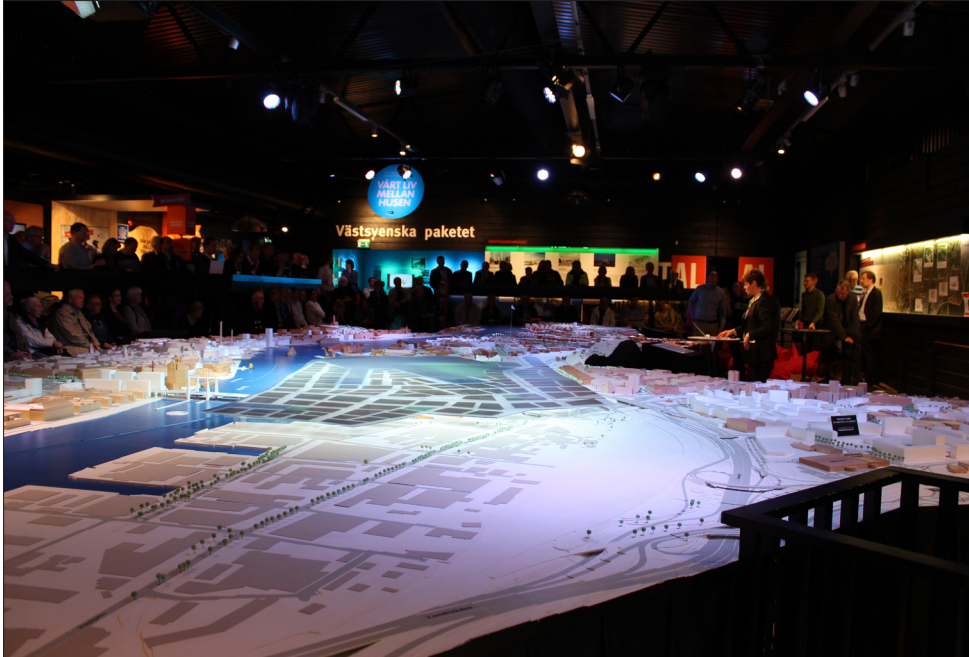
Hur ser kollektivtrafiken i Göteborg, Mölndal och Partille ut år 2035?

Vi har samlat in allmänhetens tankar och idéer om hur kollektivtrafiken ska utvecklas och se ut i framtiden. Några av dessa tankar och idéer kan du ta del av i Älvrummet (Kanaltorget 1, vid GöteborgsOperan) den 14 oktober, då förslagen presenteras och diskuteras tillsammans med åhörarna.

Förslagen, och diskussionen kring dessa, tar vi sedan med oss som ett underlag i vårt fortsatta arbete med att ta fram en målbild för hur kollektivtrafiken ska se ut år 2035.

Vi bjuder på en smörgås till lunchen. Anmäl dig senast den 13 oktober på vgregion.se/hearing. Det går också bra att slinka in i mån av plats.

**Välkommen till Älvrummet,
kl 11-13 den 14 oktober!**



Genom bearbetning av ungefär samma aktörer som i steg ett, gick inbjudan ut ett par veckor innan Älvrumsdialogen, med särskild intensitet under sista veckan, då dialogen annonserades ut även i GP.

1.3 Mediebearbetning och genomslag

Genomslaget i media och övriga kanaler var stort inför dialogen, men även efter Älvrumsdialogen skrevs en del. Nedan listas de kanaler som vi nådde ut i:

- Metro, Pling, flera tillfällen
- Vårt Göteborg, flera tillfällen
- SR P4 Göteborg, två inslag
- SVT, Västnytt
- GP, Ulf Nyströms trafikblogg, flera tillfällen
- GP halvsidesannons
- MölndalsPosten
- Stadsdelstidningarna (Tidningen Väster, Tidningen Centrum, osv)
- Webbplatser Göteborg, Mölndal, Partille, Västtrafik och Västra Götalandsregionens
- Facebook, på Västtrafik och Västra Götalandsregionens sidor
- Yimby, deras webbplats, blogg och forum, samt Facebook, vid flera tillfällen
- Älvrums egen intressentlista med 3 500 personer
- Spårvagssällskapets forum

1.4 Älvrumsdialogen

Klockan 11.00 ringlade kön sig trettio meter lång utanför Älvrummet, medan folk välkomnades in och fick kaffe och smörgås. Besökarna var en blandning av intresserad allmänhet, politiker och professionella.

Karin Klingensstierna, moderator, välkomnade alla, och sedan presenterade projektledaren Martin Elofsson från kollektivtrafiksekretariatet syftet med dagen och arbetet med målbilden.

Förslagsställarna presenterade därefter sina förslag under en kvart var och svarade på frågor och kommentarer från de som kommit till Älvrummet.

Dialogmötet avslutades med ett tack till alla, och förslagsställarna fick diplom och blommor som tack för det stora arbete de lagt ned.

Efter det fortsatte sporadiska samtal på plats, och därefter har det också kommit in en handfull kommentarer på förslagen, genom den förslagslåda som i slutet av oktober fortfarande var öppen på projektets webbsida.

1.5 Återkoppling av dialogen

Vad dialogen faktiskt ledde till kommer att beskrivas i målbildsdokumentet, och detta kommer sedan att återkopplas till de som deltog i Älvrummet, men också till allmänheten genom våra upparbetade kanaler, och möjligen också genom ytterligare ett öppet möte.

2 Tio olika förslag – många likheter – några olikheter

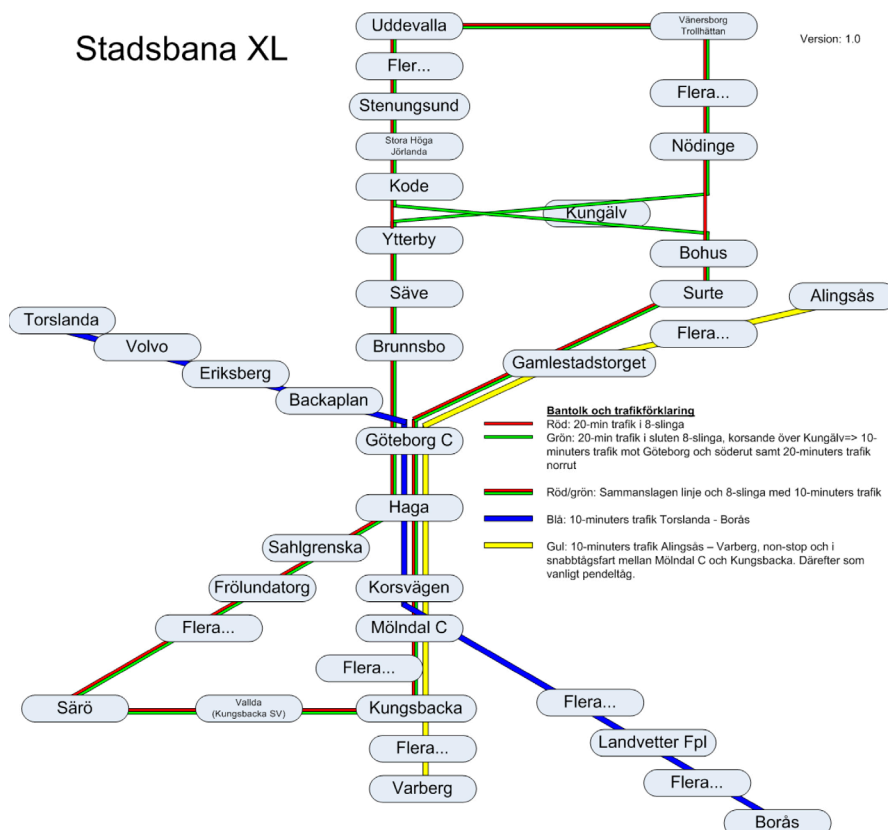
De olika förslagen som skickades in till hearingen påminner en del om varandra men innehåller också en del olikheter.

Flera förslag innehåller kombinationer av dagens trafikslag spårvagn, buss, båt och tåg. Det finns också en del nyheter som exempelvis linbana och högbana i form av mindre spårbilar. Något förslag till framtidens kollektivtrafik bygger på mindre fordon av taxikaraktär och något bygger mer på pendeltåg. De flesta fokuserar på snabbare resor genom centrala delarna av Göteborg, antingen via tunnel, nya linjesträckningar eller högbana.

Nedan följer kortare beskrivningar av respektive förslag, med tillhörande illustrationer. Mer information om de olika förslagen finns på www.vgregion.se/kollektivtrafik. Förslag med * presenterades i Älvrummet.

2.1 Stadsbana XL – av Hans-Olof Hansson

Förslaget innebär att pendeltågstrafiken får ett ökat uppdrag till att även utgöra en stomme för stadstrafiken. Pendeltågslinjer trafikerar förutom i Västlänken även fler nya stationer i stadsområdet. Exempelvis Backaplan, Frölunda torg och Sahlgrenska. Västra Götaland knyts på ett tydligt sätt till Göteborg, Mölndal och Partille. Ett exempel är Kungälv som får station via en ny tvärlänk mellan Norge-Vänerbanan och Bohusbanan.



Förslaget innebär att nuvarande infrastruktur merutnyttjas samt att en del nya järnvägar behöver byggas. Västlänken beskrivs vara nyckeln till framgång för att möjliggöra idén. Längs redan befintliga sträckor öppnas nya stationer upp för att möjliggöra flera direktresor.

2.2 Planskild Storkring – av Mikael Bigert *

Detta är en idé som fokuserar på spårvägsnätet i Göteborg. En spårvägsring utan konflikter med övrig kollektiv- eller biltrafik skapas genom en kombination av tunnlar, broar och befintliga sträckningar. Syftet är att ge högre kapacitet än idag, snabbare resor till och framför allt genom centrum samt att nå fler viktiga knutpunkter utan byte.

Spårvägstunnlar föreslås exempelvis mellan Sahlgrenska-Linnéplatsen-Lindholmen och mellan Polhemsplatsen-Haga-Linnéplatsen. Ny spårväg byggs till Backa, Eriksberg och mellan Centralstationen och Stenpiren (operallänken) och mellan Brunnsbo och Gamlestan. Genom dessa nya länkar går det att reducera antalet spårvägslinjer i Brunnsparke men med ökad total kapacitet genom att köra med längre spårvagnar.

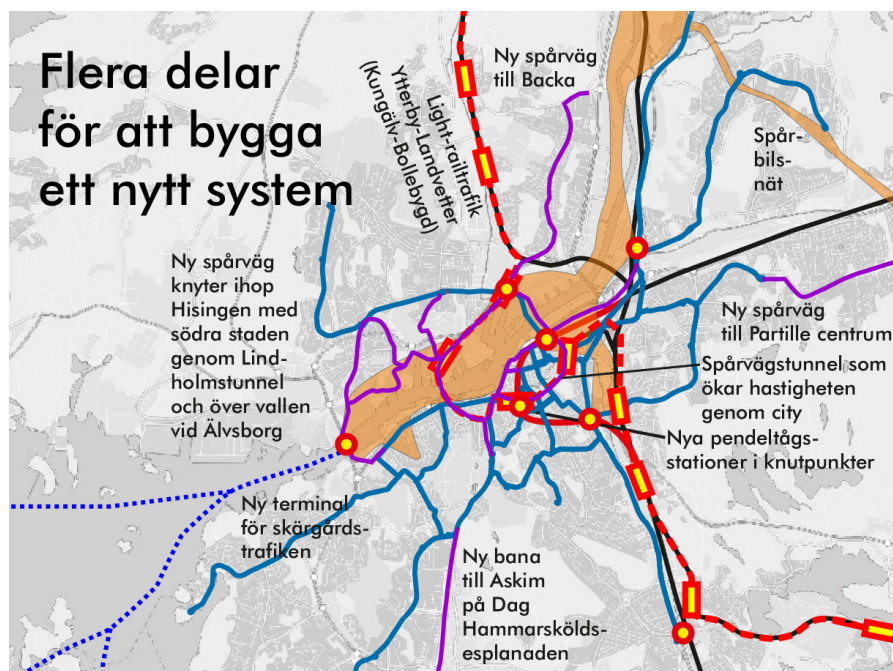


2.3 Spårvägsstaden Göteborg – av Einar Hansson och Einar Bydén *

Idén sammanfattas till en kollektivtrafik för en tätande och hållbar storstadsregion. Flera olika nya delar behövs för att bygga ett komplett system. Ny spårväg över älven en tunnel Stigberget-Lindholmen och över en vall Eriksberg-Älvsborg. Vidare en tunnel i Nya Allén för spårväg. En linje för light-rail (spårväg på järnväg) etableras på delar av Bohusbanan, leds genom tunneln via Lindholmen-Järntorget-Nya Allén-Centralstationen med anslutning till Boråsbanan.

Framtidens system ger en mer rättvis kollektivtrafik mellan olika delar samt knyter ihop idag separerade stadsdelar. Ett spårbilsnät kopplar samman

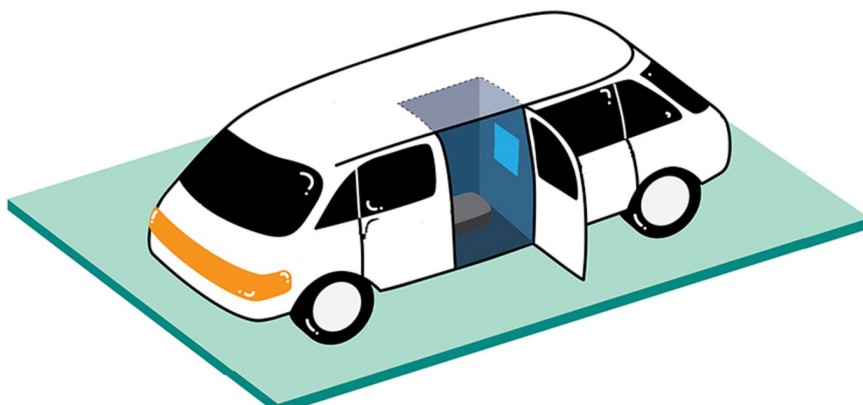
exempelvis Hjällbo med Kortedala och Kärra respektive Partille. Skärgårdsbåtarna får ny terminal vid Älvsborgsbron med anslutning till spårvägen.



2.4 Cabibus – av Kenneth Palmestål

Ett förslag som bygger på att attrahera dagens bilister med små eldrivna fordon. Upp till åtta personer kan resa med respektive fordon. Det finns individuella kupéer för varje resenär. Inga speciella hållplatser behövs när fordonen istället hämtar resenärerna där de själva önskar. Ett IT-system samordnar resorna som kan bokas genom telefon, internet eller mobiltelefon. Bytesresor försvinner som begrepp när alla resor blir direktresor.

Genom att det endast är en typ av mindre fordon som kör på vanliga vägar behövs ingen speciell infrastruktur. Systemet kan ersätta en stor del av dagens bilresor och därmed minska behovet av ny väginfrastruktur. I en framtid kan fordonen vara självkörande.



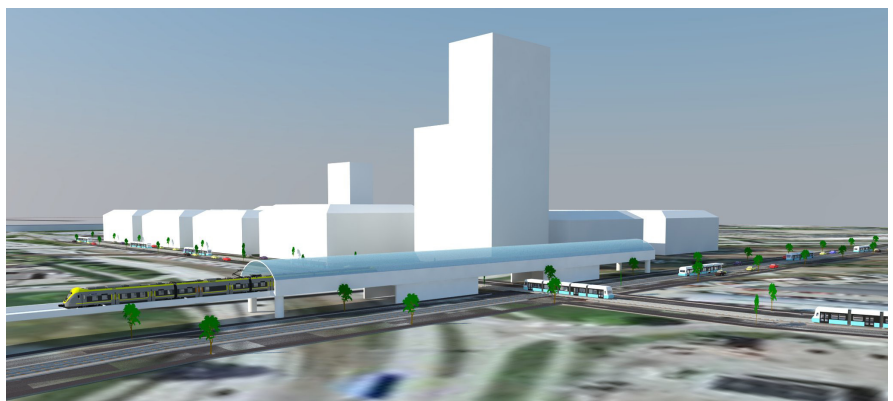
2.5 Airway Högbana – av Ingmar Andréasson, Olle Sölscher, Arne Roslund, Jörgen Larsson, Bengt Gustafsson och Peter Borchardt *

En idé om att etablera en högbana, först på sträckan mellan Pölsebo (Eriksberg)-Lindholmen och Hjalmar Brantingsplatsen/Nils Ericsonplatsen. Systemet byggs med pelare med dubbla skenor till vilka korgar fästs. Varje korg tar upp till nio passagerare och kan sammankopplas i tåg. Systemet är förarlöst och helautomatiskt.

Airway tar mindre plats i gaturummet jämfört med exempelvis spårvagn eller buss. Hållplatserna kan förläggas i marknivå eller integreras i byggnader. För att undvika köer vid hållplatser finns förbigångsspår. Det är inte nödvändigt att banan alltid är upphöjd utan den kan också förläggas i tunnel.



2.6 Stomnätsplan för kollektivtrafiken i Storgöteborg – av Olof Franzén *



En vision om att utveckla och komplettera dagens spårvägssystem med nya sträckningar och tvärlänkar. Exempelvis en ny spårtunnel mellan Vasaplatsen-Chalmers-Sahlgrenska och spårväg i Nya Allén. Kollektivtrafiken utvecklas

framför allt på Hisingen med ny spårväg till Backa och Lindholmen samt ett tydliggörande av knutpunkterna Eketrägatan och Backaplan. Den senare får en förskjutning till ett läge kring Frihamnen.

För busstrafiken föreslås ett nytt koncept med metrobussar för reserelationer upp till 20 km. Bussarna trafikerar utanför de mest centrala delarna, med högre komfort än andra bussar. Stombusstrafiken utvecklas med fler linjer och övrig busstrafik blir mer lokalt anpassad. Byten sker i allt större utsträckning vid knutpunkter mellan lokalbuss och spårvagn/stombuss.

2.7 Älv, tunnlar och resecentra – av Jan Lenander

Ett förslag som bygger på att utveckla pendeltågstrafiken med hjälp av Västlänken för att åstadkomma snabba resor från kranskommunerna kring Göteborg. Västlänken kompletteras med länkar söderut till Marklandsgatan och mellan Mölndal och Astra. Längs med älvstränderna skapas ny snabb kollektivtrafik med främst spårväg. Tvärförbindelserna löses med linbana och båt.

Tre nya större resecentrum byggs upp vid Eriksberg, Marklandsgatan och Gamlestan. Här sker byten mellan snabba linjer och trafik av mer lokal karaktär. Gamlestan blir ett kraftigt resecentrum för hela nordöstra Göteborg.

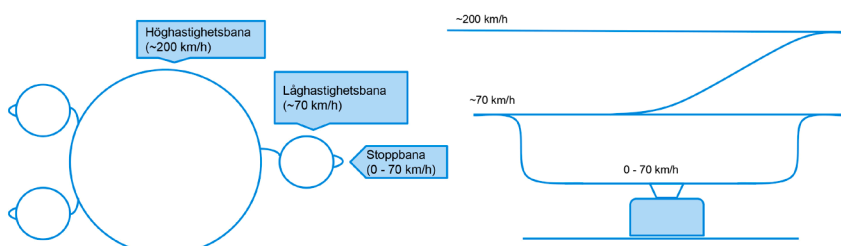


2.8 Vision #1138 – av Fredrik Stål *

En idé om ett nytt luftburet system för framtidens kollektivtrafik. Mindre transportenheter trafikerar i en högbana som är magnetburen. Varje vagn/korg kan

Ett luft- och magnetburet system

Separata stopp-, låg- och höghastighetsbanor



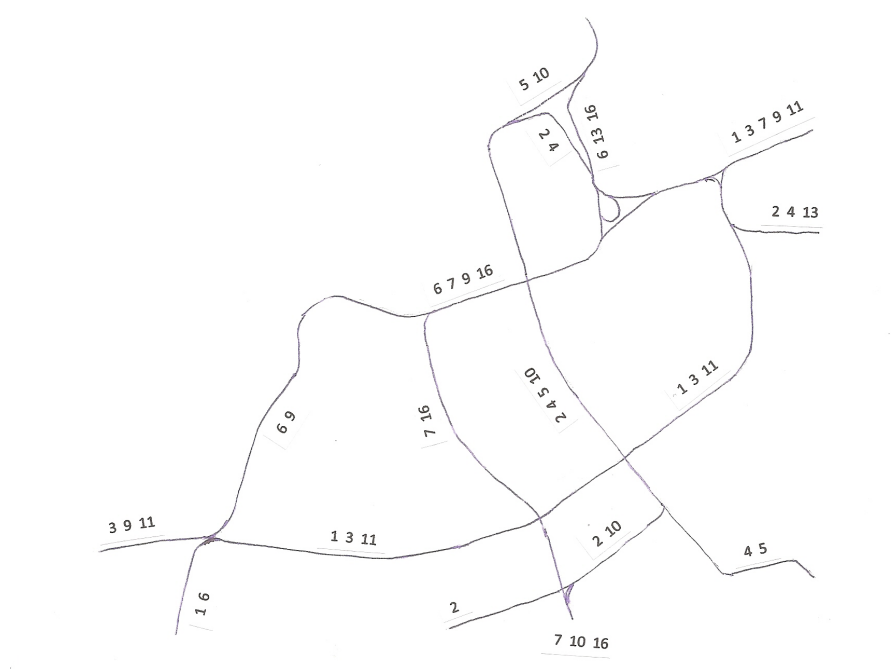
beställas fram av den enskilde resenären. Detta ger snabba resor utan byte samt att vagnarna endast trafikerar när det är någon som vill resa.

Hastigheterna i systemet varierar mellan olika banor. I en höghastighetsstombana skulle topphastigheten vara 200 km/h medan det i en lokalbana kan vara max 70 km/h. För av/påstigning finns separata stoppbanor. Systemet är helautomatiskt.

2.9 Förbättring av spårvägstrafiken i Göteborg – av Claes Wahlborg

Ett förslag som syftar till att utveckla och succesivt förbättra spårvägstrafiken i Göteborg. Genom att samordna byggnationerna av Västlänken och Hisingsbron med nya spårvägar erhålls snabba resultat i form av kortare restider och större robusthet. Nya spårvägssträckningar föreslås i Nya Allén och förbindelse mellan Nordstan och Lilla bommen.

Spårvägstrafiken leds delvis om via de nya länkarna för att minska antalet spårvägslinjer i Brunnsparken. Några linjer uppgraderas till snabbspårvägslinjer och trafikeras med nya fordon. Förslaget innebär också att en del av dagens spårväg kan tas bort.



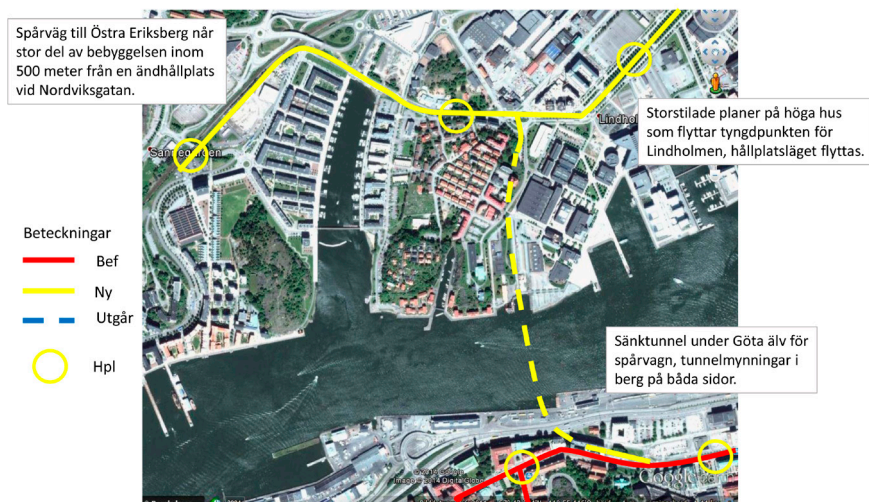
2.10 Förslag till spårvägsnät – Kurt Lundberg

En idé om ett snabbare spårvägsnät som bygger på ett effektivare system i centrum, utveckling i mellanstaden och satsningar i ytterstadsdelar. I centrum föreslås spårvägstrafiken snabbas upp genom att avståndet mellan hållplatserna blir längre och att en del spårvägssträckningar utgår. Ny spårväg föreslås bland annat i Nya Allén och mellan Stenpiren och Lilla Bommen.

I mellanstaden byggs spårväg till Eriksberg med tunnel Lindholmen-Järntorget. Spårväg dras även mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo. I ytterstadsdelarna blir det också spårväg, exempelvis mellan Brunnsbo och Körkarlens gata

(Backa). Nybyggd spårväg läggs i gräsbeklätt område om möjligt.

Lindholmstunneln och Eriksberg



2.11 Övriga synpunkter

Under arbetets gång har det även inkommit en del andra synpunkter och idéer. Vissa av dessa är mer av detalj- eller kortsiktig karaktär. Något förslag har exempelvis önskat tunnelbana utan att mer konkret visa hur eller var den skulle trafikera. En del av förslagen och synpunkterna har lämnats vidare till Västtrafik.

